

대중교통요금체계 개편 신중해야한다



박용훈

서울시의 이 번 대중교통 요금체계 개편안은 긍정적인 측면이 있긴 하지만 우려되는 점이 적지 않아 전면 재검토를 통한 신중한 접근이 요구된다. 일반적으로 교통요금 체계를 바꾸기 위해서는 타당한 이유를 갖추어야 한다. 즉 요금체계가 이용자간 균형을 유지하는지, 지불과 징수과정이 편리한지, 요금의 누수가 발생될 소지는 없는지, 수익이 얼마나 증대되는지, 징수비용은 저렴한지, 그리고 사회가 추구하는 목적과 부합하는지 등 종합적인 검토를 통해 결정되어야 한다.

이 번 개편안은 이용자간 공평성이 증대되고 수입금의 보안성이 개선되는 것으로 평가되나 징수편의나 비용 면에서는 다소 불리해질 수 있고, 수익성과 합목적성 측면에서는 고민을 하지 않을 수 없게 한다. 특히 수익증대가 제도의 개선효과에 기인한다기보다는 궁극적으로 요금인상에 의존하고 있고, 요금 인상의 부담이 상대적으로 소득이 낮은 계층에 부과될 가능성 높기 때문에 쉽게 용인하기 어렵다.

서울시는 동 계획을 추진하면서 현행 대중교통요금이 선진국과 아시아의 주요 도시와 비교할 때 가장 낮은 수준이라고 밝히고 있다. 그러나 이것은 소비자의 입장을 등한시한 공급자의 논리로서 객관성을 잃고 있다. 한국은행 통계를 토대로 해서 국민소득 수준을 감안한 주요 국가의 지하철 운행요금을 비교해 보면 쉽게 이해할 수 있다. 지하철운행 거리 10km 운행요금은 서울을 100으로 했을 때, 뉴욕 71, 도쿄 86, 파리 101, 런던 132, 홍콩 74, 싱가포르 52 등으로 런던과 파리를 제외하면 대부분 서울보다 오히려 저렴하다.

게다가 대중교통요금을 산정하는데 있어서 운송원가를 모두 반영하려는 발상도

재고해야 할 대목이다. 대부분의 국가에서 대중교통 요금은 교통수단간 교차보조 형식을 취하고 있고, 운영적자분을 중앙과 지방정부의 보조금으로 충당한다. 승용차 이용자에게 세금과 이용료를 높게 부과하고 그 세수를 이용하여 대중교통 이용자에게 혜택을 줌으로써 부의 재분배 효과를 도모하고 있다.

뿐만 아니라 대중교통이용자는 승용차를 이용하지 않음으로써 혼잡비용을 줄이는데 기여하고 있다는 사실을 간과해서도 안 된다. 그럼에도 불구하고 운송원가를 들먹이며 이를 모두 이용자에게 전가하는 방식은 부적절하다. 또한 외국과 달리 서울은 교외 번두리지역에 주로 저소득층이 거주하기 때문에 거리비례제의 시행으로 소득이 낮은 계층의 요금부담이 커지는 모순도 발생한다.

지하철 등 대중교통 이용적자를 저렴한 요금 탓으로만 몰아가는 태도 또한 반성해야 할 대목이다. 그동안 지하철운영기관은 경영합리화에 소극적이었을 뿐 아니라 노선계획의 실패 등으로 당초 목표했던 수송수요를 확보하는데도 실패했다. 고비용 구조를 개선하지 않았고, 경쟁력을 확보하지 못해 시민들이 외면해서 비롯된 문제를 이용자들에게 떠넘겨서는 곤란하다.

따라서 이 번 요금체계 개편안은 시행하더라도 대폭 수정과 보완을 거쳐 시행해야 한다. 특히 거리비례제의 추진으로 장거리 저소득층 이용자들이 요금체계 변경의 희생양이 되지 않도록 비례요율을 조정해야 할 것이며, 경영혁신과 수요 창출을 위한 각고의 노력을 선행하고 대중교통이용자들의 사회기여도 등을 종합 검토한 후 인상안을 제시하는 것이 순리라고 생각한다.